

# Se Pompei perde l'ultimo treno

*Il governo vuole costruire una stazione dell'alta velocità davanti agli scavi. Ma sindaco Pd e deputato di destra si oppongono: "Danni alla nostra economia". E tutto finisce in commedia*

di **Fabrizio Gatti**

**L'IDEA PUÒ ESSERE VINCENTE** per rilanciare Pompei: fare in modo che i treni dell'Alta velocità possano caricare e scaricare i turisti direttamente alle porte della città antica. Il progetto di massima delle Ferrovie dello Stato, sponsorizzato dai ministri della Cultura, Dario Franceschini, e di Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio, prevede la costruzione di una stazione adatta ai Frecciarossa lungo la linea già esistente. Da Roma Termini si potrebbe arrivare a destinazione in appena un'ora e mezzo, senza mai scendere dal treno. Oppure in meno di tre ore e mezzo da Firenze, o in mezz'ora da Napoli. Quello che Franceschini e Delrio non si aspettavano è la polemica sollevazione di una parte di Pompei. A cominciare dal sindaco della città archeologica tra le più famose al mondo, Nando Uliano, militante Pd eletto in una lista civica con i voti di "Fratelli d'Italia-Alleanza nazionale" e con l'imprimatur del dirigente della destra napoletana, il deputato Marcello Tagliatela. Così ha scritto Uliano sulla sua pagina Facebook: «Prima di fare l'hub ferroviario, rifacciamo Pompei a misura dei turisti!». Con tanto di punto esclamativo e rischio di perdere ancora una volta, letteralmente, il treno. Ma l'onorevole Tagliatela per sostenerlo ha portato il caso in Parlamento: perché, secondo lui, il nuovo hub «escluderà dal circuito turistico Pompei e i centri minori dell'area vesuviana, determinando un ingente danno alle economie locali». Ecco dunque servito il nuovo, incredibile reality: la conferma della nostra autolesionistica tendenza a tirare tardi, unita a quella antropologica capacità a fare di tutto una commedia.

Prima di raccontarvi la difficile giornata di un turista qualunque alle prese con il trasporto pubblico locale, cominciamo dal progetto. Possono aiutare i numeri. Nel 2015 sei milioni e mezzo di persone hanno pagato il biglietto per entrare al Colosseo, al primo posto tra i monumenti nazionali più visitati. E poco meno di tre milioni per Pompei, al secondo posto. Un aumento record del dodici per cento rispetto al 2014 con il quale, però, la città ai piedi del Vesuvio raggiunge a malapena il numero annuale di ingressi a Gardaland, il parco divertimenti privato in provincia di Verona. Proprio così: siamo molto lontani

dai quasi dieci milioni all'anno del Louvre di Parigi ed escludendo il Colosseo, il nostro patrimonio artistico e storico non riesce a superare i visitatori del parco artificiale costruito in riva al lago di Garda.

La nuova infrastruttura ferroviaria permetterebbe di aggirare ritardi, imprevisti e ostacoli dello snodo di Napoli. Un collegamento più veloce potrebbe inoltre convincere i milioni di visitatori attratti dal Colosseo ad estendere la loro vacanza a Pompei, che si troverebbe ad appena un ora e mezzo di viaggio da Roma. Con un obiettivo non solo culturale, ma anche economico: più ingressi porterebbero più soldi da destinare a restauri e manutenzioni.

Da Napoli i treni ad alta velocità verrebbero dirottati sulla linea ordinaria per gli ultimi 25 chilometri. La nuova stazione di Pompei Scavi dovrebbe essere costruita all'intersezione della linea Fs con la Circumvesuviana Napoli-Sorrento: circa 250 metri a Sud di Porta Marina Inferiore, uno degli ingressi principali alla città antica. Il progetto prevede anche un ponte pedonale per portare i visitatori all'area archeologica. I numeri, in sintesi, sono: 35 milioni il costo, un parcheggio per duecento posti auto, dodici mesi per la progettazione definitiva, un anno e mezzo per il cantiere e il collaudo. I soldi sarebbero già disponibili, grazie agli stanziamenti europei e nazionali del piano di rilancio "Grande progetto Pompei". L'investimento è già stato presentato ufficialmente ai sindaci della zona il 22 settembre scorso a Roma. Curiosamente la nuova stazione coincide in costi e dimensioni con un progetto che la società "Ferrovie dello Stato" teneva nel cassetto fin dal gennaio 2010: la stazione Vesuvio Est, mai realizzata. «Da Pompei», spiegava il comunicato di Fs sei anni fa, «si potrà raggiungere Roma in circa un'ora e mezzo, invece che due ore e un quarto».

Le obiezioni fatte proprie dal sindaco Uliano e dal suo mentore napoletano, l'onorevole Tagliatela, sono essenzialmente due: l'Alta velocità favorirebbe il turismo mordi e fuggi con andata e ritorno in giornata; la posizione decentrata della stazione e il cavalcavia pedonale taglierebbero >

fuori la città moderna, il santuario della Beata Vergine del Santo Rosario di Pompei e i commercianti. Dalla riunione a Roma in settembre fino al 24 dicembre, le dovute osservazioni al progetto però sono rimaste nella mente degli amministratori locali. Soltanto dopo la visita a Pompei la vigilia di Natale del premier Matteo Renzi e l'annuncio dell'hub ferro-

**OGGI RAGGIUNGERE IL SITO ARCHEOLOGICO IN TRENO È UN'ODISSEA. MA PER IL SINDACO IL FRECCIAROSSA "È UNA SPADA DI MADAMOCLE"**

viario, sindaco e onorevole si sono accorti di non essere d'accordo. Ciò che stupisce è che gli amministratori vesuviani si stupiscano ancora che il turismo non si fermi a Pompei.

Se scendete a mare per una passeggiata a Ercolano, Torre del Greco o a Torre Annunziata, sarete accolti dal frastuono del traffico e da infinite oscenità urbanistiche alle quali non si sa come porre rimedio. Se salite verso il Vesuvio, sotto la bellissima pineta o nel paesaggio unico delle sculture laviche a monte di Boscotrecase, camminerete in mezzo alle discariche abusive, con stratificazioni di rifiuti urbani, industriali e tossici. Sono così abbondanti che li potete vedere anche dal sa-

tellite, cercando su Google Maps. Ai margini delle mulattiere, luccicano tonnellate di vetri e bottiglie di vino e di birra vuote e i tanti ristoranti e le sale per ricevimenti della zona sono un utile indizio sulla loro provenienza. La Forestale potrebbe indagare, certo. Ha una sua caserma proprio dentro il parco.

Ma gli effetti della sua presenza non si vedono. Se volete trascorrere una serata romantica in un ristorante a Sorrento, dovete poi sapere che l'ultimo treno della Circumvesuviana per tornare a Pompei o a Napoli parte alle 21.37. E se da Pompei o Sorrento, volete andare a cena a Napoli, da lì l'ultimo treno parte alle 21.39. Quindi: o cenate (e in fretta) alle cinque del pomeriggio, o non ce la farete mai a rientrare in albergo. Ma se vi intrattenete a Pompei fin dopo il tramonto sarete impregnati, come è successo la sera di domenica 17 gennaio, dalla puzza pungente dei roghi di sacchetti di plastica, piume di gallina e forse altri scarti di macellazione che si incolla ai vostri vestiti, ai capelli e vi accompagnerà per tutta la notte. Con questo scempio, nemmeno i miracoli della Madonna di Pompei potrebbero trattenere un turista. Altro che alta velocità.

Perfino arrivarci è una lotteria, se scegliete di partire da Napoli con i treni della Circumvesuviana. La storica metropolitana è gestita dall'Ente autonomo Volturno, una srl della Regione Campania con dodici milioni di capitale sociale e oltre mezzo miliardo di debiti. Cioè la stessa immagine di Pompei e dell'Italia nel mondo, oltre al sudore di decine di migliaia di pendolari, dipendono ogni giorno da una società a responsabilità limitata a rischio fallimento.

I guasti non vengono riparati e i pochi mezzi che circolano sono stracolmi. Avverte un cartello nella stazione di piazza Garibaldi, a Napoli: «Causa mancanza materiale, i treni subiranno ritardi imprevedibili in partenza». Un altro cartello spiega che per visitare l'area archeologica bisogna prendere la linea per Sorrento e scendere a Pompei Scavi. Cioè fuori dalla città, più o meno dove si vuole costruire il nuovo hub e dove già arrivano i pullman delle gite organizzate e gran parte dei turisti in treno e in auto. È già così: allora dove sarebbe il danno alle economie locali?

Per scendere a Pompei centro bisogna invece salire sul treno per Poggioreale. La città è divisa su due linee. È la mattina di lunedì 18 gennaio e in municipio il sindaco e la commissione urbanistica presentano per la prima volta la loro idea alle associazioni di categoria. Dei quattro binari a Napoli, soltanto il tabellone al binario 3 è acceso. Ieri, domenica, funzionavano tutti. Dice testualmente: «Sorrento (Pompei) Dir 8.41». Già, ma

sono le nove e un quarto. Alle 9,23 arriva un treno. In cabina, due addetti: uno guida, l'altro gli fa compagnia. La destinazione non è indicata nemmeno sulle fiancate. Tra due carrozze si intravede un pannello luminoso con la scritta «Porta Nolana». Cioè la direzione opposta a quella di marcia. Scusate, dove va? Qualcuno tra la folla si volta: «Non si sa, non ci sta scritto niente». Ma tutti salgono. Capita spesso di doversi affidare a un manovratore, senza sapere dove porti.

L'unico schermo funzionante sul marciapiede trasmette la pubblicità di un avvocato: «Sei stato vittima di malasanità?». Arriva un altro treno. Sempre due in cabina: uno guida, l'altro chiacchiera. Al posto della destinazione, tutti gli indicatori luminosi dietro il parabrezza mostrano una serie di dodici linee composte da cinque led rosse ciascuna. Basterebbero cartone e pennarello per informare i passeggeri. Scusate, va a Poggioreale? Risposta corale di chi si volta: «Boh». Saliamo, giusto per un calcolo delle probabilità. Questa volta l'altoparlante annuncia, ma solo in italiano: «Poggioreale al binario 3». Quasi allo stesso istante si chiudono le porte e una signora moldava non ce la fa a scendere. Un pannello luminoso a bordo annuncia la fermata. Finalmente qualcosa funziona. Dopo qualche tappa però noti che è in ritardo di una stazione: arrivati a «Ercolano Scavi», sostiene che siamo ancora a «Portici via Libertà». Ve lo immaginate, non solo uno straniero, ma perfino un turista italiano di mezza età in questa bolgia? È un bel regalo agli imprenditori privati del trasporto su gomma: i proprietari di corriere, pullmini, taxi, noleggiatori sono gli unici a temere davvero un servizio efficiente. Intanto fanno affari d'oro.

La stazione di Pompei è un'indigenza. Litri di vernice spray sui muri dal sottopasso al secondo piano. I gabinetti fuori uso. Ventiquattro sacchi neri dell'immondizia abbracciati dall'erba in mezzo all'aiuola danno il benvenuto. In municipio i messi identificano, documenti alla mano, tutti i partecipanti. Strana prassi, per un'assemblea pubblica. La riunione con il sindaco è alle 11. Cioè no, i minuti di ritardo sono cinquanta. «Possiamo cominciare, visto che si è raggiunto il numero legale», saluta il presidente della commissione urbanistica. Mancava perfino il numero legale. Subito il colpo di teatro: «La convocazione di questa commissione è illegale», chiede di verbalizzare una consigliera. Mormorio tra i 64 presenti, tra cui undici donne e quattro vigili urbani. Alle 12.05 va via la corrente e si spegne il microfono. Alle 12.07 ritorna la corrente. Alle 12.10 tocca al sindaco: «Chiederò a Renzi di tutelare il nostro territorio... perché noi

viviamo (tutto questo) come una spada di Madamocle sulla nostra testa». Madamocle? Nuovo mormorio in sala. Uliano vuole chiedere soldi e promesse per l'istituto alberghiero, le strade, le piazze, la Circumvesuviana, il Sacro cuore, il seminario e l'ex prefettura. Certo, all'estero fanno la coda per venire a vedere l'ex prefettura di Pompei. Interviene un consigliere: «Questo è un momento di alta democrazia». Uliano esce. Una donna: «È opportuno che il sindaco rimanga in aula». Il consigliere di prima al microfono: «Rosy, sarà andato a fare un bisogno». Il sindaco ritorna. È passata mezz'ora. Un imprenditore cerca di far comprendere che l'alta velocità è un'opportunità imperdibile. Una sua collega si arrabbia per ciò che il Comune non ha fatto dal 22 settembre a oggi. Ed ecco la proposta che non manca mai: l'istituzione di un tavolo tecnico. Mormorio di approvazione. L'applauso più sonoro però lo scatena un rappresentante dei commercianti: chiede che gli ingressi degli scavi vendano un biglietto maggiorato di tre o quattro euro per portare i turisti a vedere i musei diffusi della città moderna. «Mettiamo la politica da parte», insiste uno. «No», risponde il solito consigliere, «la politica non può essere messa da parte».

Si finisce dopo oltre due ore come con «La sedia da spostare», il famoso monologo di Giorgio Gaber: «Rimane il problema urgente della sedia da spostare / Su questo sono d'accordo: può essere un punto d'incontro / Parliamone / Parliamone / Parliamone». ■

## La classifica dei siti culturali

Chi sale e chi scende nella top 30

ISTITUTO	VISITATORI 2015	VISITATORI 2014
1 ▲ Colosseo e Foro Romano	6.551.046	6.181.702
2 ▲ Scavi di Pompei	2.934.010	2.621.803
3 ▲ Galleria degli Uffizi	1.971.596	1.935.918
4 ▲ Gallerie dell'Accademia di Firenze	1.415.397	1.355.741
5 ▲ Castel Sant'Angelo	1.047.326	1.021.319
6 ▲ Circuito museale Boboli e Argenti (Firenze)	863.535	822.850
7 ▲ Museo Egizio Torino	757.961	567.688
8 ▼ Venaria Reale	555.307	573.337
9 ▼ Galleria Borghese	506.442	508.788
10 ▲ Reggia di Caserta	497.158	428.139
11 ▼ Villa d'Este a Tivoli	439.468	451.999
12 ▲ Galleria Palatina di Firenze	423.482	414.998
13 ▲ Cenacolo Vinciano di Milano	420.333	406.442
14 ▲ Museo Archeologico Naz. di Napoli	364.297	350.433
15 ▲ Museo Naz. Romano	356.345	301.325
16 ▲ Scavi di Ercolano	352.365	351.068
17 ▲ Cappelle Medicee	321.043	317.135
18 ▼ Scavi Ostia Antica	320.696	332.190
19 ▲ Polo Reale di Torino	307.357	277.858
20 ▲ Scavi di Paestum	300.347	279.467
21 ▲ Museo Archeologico Naz. di Venezia	298.380	271.542
22 ▲ Gallerie dell'Accademia di Venezia	289.323	272.191
23 ▲ Pinacoteca di Brera	285.327	269.805
24 ▲ Terme di Caracalla e monumenti Appia Antica	321.043	317.135
25 ▲ Grotta Azzurra di Anacapri	274.288	254.808
26 ▲ Museo storico del Castello Miramare a Trieste	254.002	253.609
27 ▲ Museo di Palazzo Ducale a Mantova	248.631	206.051
28 ▲ Castel del Monte di Andria	248.460	206.924
29 ▲ Museo Naz. Del Bargello a Firenze	238.713	221.715
30 ▲ Castello Scaligero di Sirmione	234.435	224.498

## “Bevi Napoli”, De Magistris perde la causa

L'ultimo dossier dell'Istituto superiore di Sanità ha sancito una presenza anomala di tumori nella Terra dei Fuochi, senza fornire indicazioni sulle cause. Ma quelle risposte sui rischi per la salute dei cittadini campani “l'Espresso” le ha date oltre due anni fa, con un'inchiesta basata sui risultati dello studio dell'Us Navy sui pericoli legati all'inquinamento nella regione. Si tratta della più importante ricerca del genere mai realizzata in Europa, costata oltre 30 milioni di dollari e con conclusioni devastanti sui “rischi inaccettabili” presenti nell'aria, nel **suolo** e soprattutto nell'acqua. Luigi De Magistris, in prima persona e come sindaco di Napoli, ha querelato il nostro settimanale, contestando anche il titolo del novembre 2013 “Bevi Napoli e poi muori”. Ma la denuncia è stata archiviata dal giudice del Tribunale di Velletri. Nessuna modalità tendenziosa e allarmistica nel lavoro de “l'Espresso”:

secondo il magistrato Zsuzsa Mendola «per quanto concerne il principio di verità, deve osservarsi che il nucleo essenziale dei fatti narrati corrisponde al vero». Nell'accogliere la richiesta di archiviazione presentata anche dal pubblico ministero, il giudice ha scritto inoltre che sono stati rispettati i limiti del diritto di cronaca «costituiti dall'oggettivo interesse pubblico della notizia, dalla correttezza con cui essa viene esposta, in modo che siano evitate aggressioni all'altrui onorabilità e soprattutto dalla rigorosa corrispondenza tra i fatti accaduti e i fatti narrati».

**La copertina  
“Bevi Napoli e  
poi muori”.  
Sotto: il  
quadriportico  
del teatro  
di Pompei**



**Turisti giapponesi nel foro degli scavi di Pompei**

### Due turisti stranieri in una delle domus romane nell'area archeologica di Pompei

